Año LII.-30 de Junio de 1923.--Núm. 178.

BOLETÍN DEL Círculo de Maquinistas de la Armada

Ateneo Ferrolán
Un lugar de encontro para a cultura
Fundado en 1879
Rúa Magdalena 202-204, Ferrol
www.ateneoferrolan.org

SUMARIO

A nuestros asociados.—Telemotor hidráulico BROWNS del servo-motor del timón del crucero "Victoria Eugenia".—Telefonía sin hilos.—Experiencias telegráficas con ondas cortas.—La estación inalámbrica más grande del mundo.—Los contrapropulsores.—Motor de aviación de 1 000 caballos.—Proyecto de ley en Francia sobre fuerzas navales.—Torpedero aereo inglés.—Bibliografía.—Acuerdos del Centro durante el primero y segundo trimestre. Necrología.

Imp. y Estereotipia de «El Correo Gallego».—Ferrol

AÑO LII.—TOMO V.—30 DE JUNIO DE 1923.—NUM. 178

BOLETÍN
DEL
Círculo de Maquinistas de la Armada

A NUESTROS ASOCIADOS

Como verán nuestros asociados en la sección correspondiente, han solicitado ingresar como socios activos desde 1.º de Enero hasta hoy, 54 jóvenes maquinistas, quienes se dan exacta cuenta de las ventajas que esta Sociedad ha de proporcionarles dentro de pocos años en todos los órdenes de la vida.

Y como quiera que estos beneficios estan en razón directa del capital social y éste será tanto mayor cuanto lo sea el número de socios activos, dicho se está, que todos y en particutar el elemento jóven que es el llamado a disfrutar por completo esas ventajas debemos procurar por todos los medios que nuestra inteligencia nos sugiera, llevar al ánimo de los rehacios que por pereza o dejadez reñida con la juventud, no figuran aún en la relación de socios, la persuasión de la conveniencia de que lo sean antes que su edad no les permita el ingreso; evitando que algun día sientan verdadero arrepentimiento de su falta de compañerismo y olvido de sus intereses.

No estamos todavia satisfechos como arriba decimos a pesar del refuerzo que significa el ingreso de esos nuevos socios, en este utilísimo montepío, y no lo estaremos interin no veamos que han ingresado todos aquellos que están en condiciones de hacerlo, y aun que por razón de nuestra edad y achaques físicos hemos de dejarlo todo muy pronto y no han de llegar a nosotros las ventajas que en su día disfrutarán los socios jóvenes que ahora ingresan, en cambio sentimos y disfrutamos la inmensa satisfacción que nos pro-

duce el revivir de ésta para nosotros querida asociación, con lo cual nos consideramos pagados de nuestros anhelos y trabajos realizados en favor de su progreso y nuevo desarrollo.

Descripción e instrucciones

para el manejo del telemotor hidráulico "BRWONS" del servo motor del timón instalado a bordo del crucero "Reina Victoria Eugenia"

(Conclusión)

Funcionamiento.—Yendo el barco con un rumbo determinado, y por consiguiente el timón a la vía la posición del pistón transmisor será la indicada en el dibujo y el cilindro receptor ocupará su posición media, y por lo tanto el servo-motor parado, todo lo cual nos lo indicará la posición de las agujas de los axiómetros del timón y telemotor en *o*. Supongamos que navegando en estas condiciones, quisiéramos variar el rumbo metiendo a babor; giraríamos la rueda hácia la izquierda, el pistón se elevará comprimiendo la masa líquida (continuamos considerando que los puntos *v* y *w* de los tubos de conexión conectan directamente con los *v'* y *w'*), el cilindro receptor descendería arrastrando consigo las palancas *u* y moviendo la repartidora por el intermedio de la palanca *x*, eje *z* y otra palanca y otra biela no señalados en el dibujo, haría funcionar el servo en la dirección conveniente; se desprende que mientras el pistón transmisor esté elevado el cilindro receptor permanecerá descendido y por lo tanto el servo no cesará de funcionar hasta que llevemos el pistón transmisor a su posición media, en cuyo caso se igualarán las presiones eu las dos regiones del receptor a través del espacio anular del cilindro transmisor y el receptor volverá a su posición central obligado por el resorte exterior, y el servo dejará de funcionar. Por el contrario si quisiéramos meter a estribor giraríamosl a rueda de gobierno hácia la derecha, el pistón transmisor descendería y la presión ejercida sobre la masa líquida se transmitiría a la región baja del receptor haciéndolo ascender, y por lo tanto la dirección del movimiento del servo sería contraria a la anterior.

Averías.—Las averias más probables en este aparato suelen

ser por fugas en las uniones de las tuberías o en los diferentes empaquetados y la presencia de una grieta, o hasta rotura total de los cueros del pistón transmisor.

Un salidero en las uniones de los tubos de conexión trae aparejado consigo una depresión en el interior del sistema, la cual se manifestaría en la cara pasiva del pistón transmisor al desplazarse éste, y al ser mayor la normal se abrirá la válvula *ñ* de la caja de válvulas y el agua del tanque de rellenar pasará a reponer las pérdidas que ocasione el salidero.

Por el contrario un exceso de temperatura produce por dilatación de la masa líquida un aumento de presión en el interior del sistema, en cuyo caso la válvula *y* se abre dando salida al tanque de rellenar del exceso de líquido, el cual volverá a ser admitido del sistema por la válvula *ñ* y en la forma que dijimos en cuanto el exceso de temperatura desaparezca.

En ambos casos el timonel puede apreciar estas anormalidades observando por la mirilla el nivel del líquido en el tanque de rellenar, procurando que nunca desaparezca de la mirilla para no dar lugar a que entre aire en el sistema.

Fugas en los fueros del empaquetado del pistón transmisor.—Una fuga en el empaquetado del transmisor se manifiesta en el axiómetro cuando haya necesidad de llevar el pistón transmisor al límite normal que será cuando la aguja se halle en la indicación *2*, en cuyo caso, como el pistón no comprimió en realidad (por la presencia de la fuga) un volumen igual al máximo del receptor, éste no habrá llegado al límite de su carrera, por lo tanto, para conseguir esto, habrá necesidad de prolongar el curso del transmisor, aprovechando el 20 por 100 de exceso de volumen que éste tiene sobre el receptor y que corresponde en desplazamiento de la aguja de la indicación *2* a la extrema. Claro está, que cuanto mayor sea la pérdida, más habrá que acercarse a dicha indicación extrema. Después de lo dicho, se desprende el por qué de exceso del volumen del transmisor sobre el receptor.

Siempre que se presente esta avería en mar franca, procede el reemplazar el cuero por ser peligroso el decidirse entrar en puerto, ante la probabilidad de ir en aumento.

Supongamos que la fuga es importante, por ejemplo la rotura total de los cueros y que esto ocurre en las peores condiciones que es al entrar o salir de puerto en que no se dispone de tiempo para cambiar de transmisor (si el barco lleva más de uno) y menos para reemplazar los cueros, y en estas condiciones supongamos también tengamos necesidad de meter todo a Babor. Como la pérdida es grande, tendremos que girar la rueda hasta que la aguja llegue a

la indicación extrema para que el receptor descienda a su límite, mas como las regiones del receptor se comunican a través del pistón transmisor, aquél, obligado por el resorte no tardará en buscar la posición media y el servo se pasará. El timonel apreciará esta anormalidad por la aguja del axiómetro del timón y no volverá, por ningún concepto, la aguja del transmisor a *O* porque como ya el receptor está en su posición media, al volver a *O* la aguja, el receptor ascendería y desharía el movimiento primero, lo que sería peligroso. En este caso, antes de trasladarla a cero, debe abrirse la válvula de retorno y luego hacer el traslado no afectándole nada al receptor, puesto que entonces se comunican las dos regiones del transmisor por la válvula de retorno. Ya una vez conseguido el llevar la aguja a cero, se cerrará la válvula de retorno quedando en disposición de maniobrar, y así operará cuantas veces tenga que variar de rumbo y traer el pistón transmisor a su posición media.

Maniobra del cuadro de válvulas.—El Crucero *Reina Victoria Eugenia*, va dotado de dos aparatos transmisores, uno emplazado en el puente y otro en la torre de combate y dos receptores situados uno al lado del otro en el mamparo de popa de la máquina de popa. Cualquier receptor puede conectarse con cualquiera de los dos transmisores, a cuyo fin va instalada en el mismo mamparo y al lado de los receptores un cuadro de válvulas para las distintas combinaciones que se pueden efectuar.

El transmisor del puente comunica directamente con el cuadro por medio de los tubos *e* y *f* y el emplazado en la torre por medio de otros dos tubos que se unen con los *k'* y *l'* del cuadro.

La maniobra de las válvulas para las distintas combinaciones, va indicada en el cuadro siguiente que con el auxilio del dibujo será lo suficiente para comprender el manejo.

Conexión del transmisor del puente con el receptor de	Er.—Abrir válvulas número 1, 2. Br.—Abrir válvulas número 1, 3, 5.
Conexión del transmisor de la torre con el receptor de	Er.—Abrir válvulas números 4, 3 y 2. Br.—Abrir válvulas números 4 y 5.

NOTA 1.ª—Las válvulas 6 y 7, sólo se abrirán para cargar el sistema.

Conexiones.—La conexión de uno u otro receptor con el eje *z*, se hace por medio de las palancas *u* y *r* que corresponden a los receptores de Er. y Br. respectivamente, pudiendo hacerse solidarios al eje por el intermedio de la nuez R, según esté uno u otro en servicio.

ENTRETENIMIENTO

Renovación de los cueros del pistón transmissr.—Para renovar los cueros del transmisor, ábrase la válvula de retorno a fin de que el fluído pase de la parte superior a la inferior del cilindro y gírese la rueda de gobierno hacia la izquierda hasta que el extremo del vástago toque en la tapa, sáquese ésta y continúese girando la rueda hasta que queden los cueros al descubierto, lo cual permitirá el curso de la cremallera sin alterar en nada el tren de engranajes.

Es muy importante que la altura interior del vaso de cuero no exceda de 5'5 centímetros a fin de que no rebasen las aristas interiores del espacio anular cuando el pistón se halle en su posición media.

Desarme del transmisor.—En la eventualidad de necesitar el desarmar el eje del piñón motriz del transmisor para el reconocimiento de los guayacanes, es muy conveniente el evitar que la cremallera se mueva durante la operación, a cuyo fin, lleva el cilindro un tornillo de dos varas según puede verse en el detalle *F*, (que representa la sección del transmisor por el eje en cuestión). Durante el funcionamiento va roscada al cilindro la vara más corta, permitiendo deslizarse libremente la cremallera; mas en el caso de desarme debe llevarse el pistón con la válvula de retorno abierta a su posición media, y entonces se desenrosca el tornillo volviendo a roscarlo, pero por la vara larga, cuyo extremo se alojará en un hueco que para este objeto lleva practicado la cremallera, quedando ya inmóvil. Firme la cremallera se desmontará la válvula de retorno y la rueda de engrane *c*, y el eje saldrá por la abertura de la válvula llevando el piñón delante de sí, el casquillo de guayacán.

Limpieza del sistema.—Con el fin de evitar se depositen impurezas entre los asientos de las válvulas, es muy importante que lo mismo el agua que la glicerina que se empleen en la carga sean lo más puras posibles. De notar pasado tiempo que el líquido contiene suciedad, se procederá a su limpieza interior, para lo cual basta desconectar en la válvula de retorno el tubo que le une al extremo del cilindro receptor en el cual va a ser comprimido el líquido, póngase en marcha la bomba hasta que toda la suciedad contenida en este tubo salga al exterior, conéctese luego y suélte-se el tubo de retorno en el cilindro receptor y acciónese nuevamente la bomba, y así se irá limpiando tubo por tubo todo el sistema.

FLUÍDO INCONGELABLE PARA LA CARGA DEL TELEACTOR

GLICERINA	TEMPERATURA MÁXIMA
25 %	— 8 grados C.
30 %	— 12 »
50 %	— 29 »

EVARISTO DÍAZ.

NOTAS ÚTILES

TELEFONÍA SIN HILOS

En los Estados Unidos es ya cosa corriente la audición de conferencias, discursos y cansiones a distancia por la telefonía sin hilos. En Inglatera comienza a vulgarizarse esta nueva utilización de las ondas hertziarias. Recientemente el Almirante sir Edmuard Tremantle, que cuenta ochenta y siete años de edad y es nieto de uno de los capitanes de navío de la escuadra de Nelson, pronunció sus discursos desde una estación de las afuera de Londres acerca de la Liga Naval. Su voz fué oida por numeroso auditorio en un teatro del centro de la capital, teatro que tiene la particularidad de afectar la forma y disposición de la cámara del antiguo «Impregnable», buque construido en 1860, al mismo tiempo que el «Houwe», con ondas cortas y escaso poder.

Las estaciones comerciales se establecieron para mantener rápido y continuo servicio en cualesquiera condiciones atmosféricas a cualquier hora de las veinticuatro del dia y en toda época del año y para ello hubo que instalar las poderosas estaciones en uso; tal fué la opinión de los técnicos de América, Francia, Alemania e Inglaterra.

Sir. Marconi termina de oxpresar su opinión añadiendo que los gastos de construcción de las actuales estaciones de alta potencia, accidentemente no se hubieran efectuado de no tener la seguridad de que sus survicios eran necesarios.

Experiencias radiotelegráficas con ondas cortas.

Desde hace veinte años Sir. Marconi viene haciendo pruebas de comunicación trasatlántica con ondas de 200 metros de longitud solamente, y se recordará que en 1903 envió un mensaje del Presidente de los Estados Unidos al Rey Eduardo de Inglaterra, empleando cinco kilovatios de potencia. Un año antes comunicó desde Poldhes con barcos que se hallaban en las costas de América utilizando solo cuatro kilovatios en la antena.

A últimos del pasado mes de diciembre los miembros de la «Radio Society of Greot Britain» efectuaron pruebas de de comunicación trasoceánica por telegrafía sin hilos, empleando ondas de 200 metros de longitud y un kilovatio y medio de potencia. Las experiencias duraron 10 días y a propósito de ellos Sir. Marconi dice que, aunque fueron sumamente interesantes y el éxito las coronó, no debe deducirse por eso la consecuencia de que es un gasto inútil la instalación de las grandes estaciones de 350 kilovatios que emplean ondas de 30.000 metros. Decir tal cosa sería manifestar un concepto equivocado de la cuestión.

Las pruebas se han hecho en épocas del año y a ciertas horas del dia, en las que la comunicación inalámbrica trasatlántica ofrece menos dificultades; aquellas tienen lugar durante los meses de invierno: Diciembre, Enero y Febrero; las horas del dia más adecuadas para comunicar por telegrafía sin hilos son las que transcurran desde media noche a las cuatro de la madrugada. Estas son las que la práctica ha sancionado, aunque es difícil explicar el porqué; tal vez por haber menos absorción de las ondas en el espacio. Durante el resto del año y a otras horas del dia no es posible garantizar la comunicación trasoceánica por telegrafía sin hilos.

La estación inalámbrica más grande del mundo.

Sesenta millas distante de New-York, hállase la estación inalámbrica más grande del mundo, levantada sobre Point Roeby, en Long Island por la Radio Carparatión of América. El Presidente inauguró oficialmente dicha estación con un mensaje, enviado a veintiocho Naciones de Europa, y al mismo tiempo al Japón, China y Australia. Con la apertura de la Radio central, viene a ser New-York el foco de las comunicaciones inalámbricas mundiales. Por este medio queda la gran ciudad comunicada directamente con Inglaterra, Francia, España, Italia, Suecia y Noruega, Alemania, Grecia, Turquía, Japón, China y Australia, rindiendo un servicio diario a la prensa, directamente, de estos puntos y

sin interrupción. La planta completa abarca diez millas cuadradas y tiene un poder tal, que con todas sus energías, un mensaje puede tener circulación, sin importar los trastornos atmosféricos que haya en la vía a que va dirigido.

Los contra-propulsores

Este nuevo dispositivo consiste en cierto número de palas fijas en la parte de popa del propulsor, con determinadas características de diámetro y sección, al objeto de que las corrientes de agua originadas por el movimiento de la hélice propulsora reaccionen al encuentro con la nueva hélice fija.

Al girar el propulsor, crea un movimiento del agua en espiral que representa un gasto continuo de potencia, gasto que se ahorra con el uso del contrapropulsor, pues éste obliga a los filetes líquidos a que salgan normalmente al plano de giro de la hélice, recuperando de este modo la fracción de potencia perdida.

Los primeros ensayos de este dispositivo tuvieron lugar en 1905 y las primeras pruebas se llevaron a cabo en un torpedero alemán de 17.000 caballos de fuerza, ganando un 12 por 100 de eficiencia, resultado que se publicó en 1912, sin alteración en el consumo de combustible.

Corrigiendo la resistencia de las palas del dispositivo y su distancia al propulsor, se verificaron nuevas pruebas en 1920 en algunos buques trasatlánticos de la Compañía American Line, obteniendo grandes beneficios en velocidad y consumo de carbón.

El diámetro de este dispositivo más adecuado, según las repetidas pruebas verificadas, parece ser la mitad que la del propulsor, observándose que disminuyen notablemente las vibraciones del buque en donde va instalado.

En la marcha atrás no ejerce acción alguna, y debido a que la corriente del agua que origina los movimientos del propulsor hiere normalmente el timón con el nuevo invento, el gobierno del timón se hace más fácil.

Los contra-propulsores que hoy se emplean, constan de cuatro palas de hierro y acero fundido, firmes al codaste popel y a una distancia de 45 centímetros del propulsor.

Motor de aviación de 1.000 caballos.

A fines de Diciembre de 1922, tuvieron lugar las primeras pruebas en vuelo del nuevo motor *Napier Cub*, en el aerodromo de Hamble. Este motor, el más poderoso que se conoce, se montó en un avión *Avro* de bombardeo, que emplea ordinariamente el *Rolls Royce Oondor*, de 600 HP.

Este aparato voló durante quince minutos sin ninguna dificultad, alcanzando una velocidad de 225 kilómetros con una hélice de gran diámetro y de cuatro palas; para ponerlo en marcha, se utiliza otro motor auxiliar.

Proyecto de ley sobre fuerzas navales, presentado en la Cámara de Diputados francesa

Artículo 1.° La composición de la flota francesa, a parte de las unidades especialmente afectas a la defensa de costas, es como sigue:

1.° Flota de combate: 177.800 toneladas de buques de línea; 360.000 toneladas de buques rápidos de superficie (cruceros, contratorpederos y torpederos); 65.000 toneladas de buques submarinos, y 69.960 de barcos porta-aviones.

2.° Barcos especiales: un buque taller, dos minadores, dos buques-nodrizas para submarinos, un porta-aeronaves, dos porta-aviones, dos porta-redes y, según las necesidades; avisos, trasportes varios (carboneros, petroleros, etc.), barcos de diversos servicios; planeros, guardapescas, etc.

En breve probará el Ministerio del Aire, en Inglaterra, una nueva arma aérea en combinación con la Marina. Se trata de una verdadera embarcación que puede navegar en alta mar, aún con mal tiempo, y que dispone de alojamientos para una dotación completa. Se hallan fijos al casco los torpedos al lanzar contra los buques enemigos, y para el ataque y defensa en el aire, lleva cierto número de ametralladoras y un cañón de pequeño calibre en la proa de la embarcación. Sobre el casco de ésta se extienden las alas, y cuenta con un motor de 450 caballos de vapor «Lión», que imprimen al torpedero una velocidad por el aire de dos millas por minuto.

BIBLIOGRAFÍA

Episodios de la Guerra Europea.—De esta notabilísima publicación, que edita la casa Alberto Martín, de Barcelona, y cuyo autor es el notable y cultísimo periodista D. Julián Pérez Carrasco, hemos recibido los cuadernos 151 al 158 cuyo texto profusamente ilustrado, está dedicado a relatar minuciosamente todos

los episodios que se desarrollaron en el frente de Verdún y los titánicos combates que allí se libraron; se detallan así mismo los combates desarrollados en la ofensiva austro-húngara y la ofensiva de Brusiloff, contra Austria.

En todos los cuadernos publica preciosos mapas a cinco tintas impresos con una pulcritu perfecta.

Aconsejamos a nuestros lectores la adquisición de esta importante obra, con la seguridad de que, tanto por la modicidad de su precio (30 céntimos cuaderno) como por su excelente presentación nos han de agradecer nuestra recomendación.

De venta en las librerías, centros de suscripciones y en la casa Editorial, Alberto Martín, Consejo de Ciento, 140 a 144, Barcelona.

ACUERDOS DEL CENTRO

Primer trimestre de 1923

En la Junta general que el Centro Directivo celebró en 31 de Marzo, se dió lectura de los siguientes acuerdos tomados por la Junta Directiva durante el trimestre:

El Sr. Presidente hizo presente al Centro el desgraciado accidente ocurrido a bordo del cañonero «Marqués de la Victoria» el dia 31 de Diciembre último, que causó la muerte al tercer maquinista, socio del círculo, D. Fernando Cabarcos Rodriguez.

El Centro por unanimidad acordó que conste en acta su sentimiento y testimoniar a la familia del infortunado socio su más sentido pésamo.

Conforme a lo preceptuado en el articulo 56 del vigente reglamento, se entregó a la señora viuda de D. Francisco Cabarcos Rodriguez (q. e. p. d.) el capital que éste había ingresado en esta Sociedad por pago de cuotas trimestrales con el descuento del 15 por ciento, que resultó liquido la cantidad de doscientas cuarenta y ocho pesetas con sesenta céntimos.

Se dió cuenta de haber solicitado ingresar como socios activos los terceros Maquinistas que a continuación se relacionan:

Señores Don

Manuel Barros Rey.
Juan M. Vázquez García.
Francisco Quintanilla Martínez.
Nicolás Rodríguez Vázquez.
Nicasio Tellado Vázquez.
Juan Oubral Santaella.
Alfonso Seoane Boado.
Ramón Vázquez da Porta.
Abelardo Gonzalez Pallarés.
Manuel Couceiro González.
José Martinez Solano.
Antonio Ramondo Baliño.

Atenco
Fundac
Rúa Magdale
www.atenco

Señores Don

Pascual Soto Pérez.
Gregorio Forero Moreno.
Manuel Fernández Rafoso.
Ricardo García Torralba.
Santiago de la Cruz Belison.
Rafael Sánchez Carmona.
José Mato Jimenez.
Rafael Dominguez Méndez.
Juan Romero Beltrán.
Adolfo Babío Arroyo.
Angel Pantín Fernández.
José Muiños Guerrero.
Teodoro Vázquez Lagostena.
Luis Sánchez Torres.
Fernando Guillen González.
Andrés Cores Arévalo.
Ramón Rodríguez Dopico.
Agustín Leira Fernández.
Miguel Godines Avediela.
Juan Barros Prieto.
José Landeira Leira.
Alfonso Porto Pía.
Manuel Ramayo Quintero.
Agustin Clavaín Pons.
Francisco Rosas Reus.
José Anaya Maestre.
Eliseo Porta Leis.
Francisco Rongifo Suárez.
Angel Oanes Trasancos.
Julián Reinaldo Haro.
Manuel Freire y Freire.

La Junta acuerda la admisión de estos cuarenta y tres maquiquinistas, contando sus derechos desde 1.º de Abril próximo.

Igualmente se acordó la admisión de los once solicitantes que a continuación se expresan, contando también sus derechos desde 1.º de Abril.

Señores Don

Alicio Vázquez Hinojosa.
José Luna Rodríguez.
Antonio Millan Fernández.
Juan Campos Castaños.
Antonio Sánchez Gutierrez.
Ubaldo Luque Benítez.
Manuel Varela Porto.
Antonio Moreno Gallego.
Carlos Bonaplata Caballero.
Ignacio Sinde Díaz.
Eusebio Fernández Vázquez.

Se dió cuenta de haberse recibido una comunicación del socio D. Francisc M. Pita, manifestando no poder desempeñar el cargo de Contador para que fué elejido, por estar embarcado en el acorazado «España».

El Centro acuerda aumentar la asignación del Conserje en diez pesetas mensuales a partir desde el 1.º de Enero del corriente año, en atención al exceso de de trabajo que actualmente tiene,

Se acordó remitir al Sr. Gobernador Civil de la Coruña el, extracto de cuentas, correspondiente al año último, así como también una relación nominal de los socios que componen la Junta de

gobierno, ambas en papel sellado de dos pesetas, requisito exigido por dicha autoridad de la provincia.

Con fecha 22 de Febrero y por conducto del Sr. Inspestor Jefe de Vigilancia de esta localidad se remitieron dichos documentos.

Con fecha 28 de Febrero se cursó a Cartagena, al socio don Antonio Ruiz Medrano la cantidad de mil ochocientas dos pesetas cuya devolución habrá solicitado al ser retirado del servicio de la Armada, como liquidación de su capital.

Se dió cuenta de haber recibido una comunicación del socio D. José Montero Vázquez, con fecha 3 de Marzo, manifestando que habiendo causado baja en el servicio activo de la Armada, según R. O. de 22 de Febrero próximo pasado, desea retirar su capital impuesto en las condiciones reglamentarías, a lo cual se accedió.

Se acordó la compra de una lámina de 2.500 pesetas nominales al 4 por ciento interior perpétua.

Idem la impresión de 300 reglamentos y 1.000 fajas para los Boletines.

Idem conceder a D. Francisco Gómez Carrasco el auxilio de 1.350 pesetas que había solicitado; este socio, al acusar recibo de dicha cantidad, manifiesta también que la pensionista D.ª Josefa Lima, viuda de D. Antonio Rodríguez Laplaña, falleció en el mes de Septiembre, último, según informes de la familia de la finada, no dejando herederos con derecho a pensión.

El Depositario D. José Díaz-Robles, dió cuenta de haber hecho entrega de su cargo el día 4 del corriente Marzo al socio D. Juan B. Méndez.

Se recibió una solicitud del Maquinista D. Antonio Cervera Navarro, pidiendo ser admitido como socio de Instrucción por no poder serlo activo, por pasar de la edad reglamentaria, acordándose su admisión desde 1.º de Abril.

A propuesta de un socio y por unanimidad, fueron nombrados por el Centro Directivo, Presidente honorario el Vicealmirante de la Armada D. Juan Bautista Aznar y Cabanas; y socios honorarios el Maquinista Inspector D. Antonio Pedrero Beltrán el Capitán de Fragata D. Fernando Pérez Ojeda y el Oficial del Gobierno Civil de la Coruña, D. Eladio Fernández Dieguez

Segundo trimestre de 1923

En la sesión reglamentaria celebrada por el Centro Directivo en 28 de Junio, se dió lectura de los acuerdos tomados por la Junta Directiva durante el trimestre.

Se acordó conceder a doña Josefa Quintia, viuda del socio don Nicolás Picallo, fallecido en 4 de Abril, la pensión que le corresponde.

Fué admitido como socio de instrucción el maquinista oficial D. Secundino Lago.

Enterada la Junta del fallecimiento del maquinista oficial de 1.ª clase D. José Garófano que desempeñó recientemente un cargo en la Junta de Gobierno, acordó consignar en acta su sentimiento por la pérdida de tan querido compañero.

Por tener que ausentarse el Vicesecretario D. Victoriano Medina, fué elegido para relevarle el socio D. Enrique Alba, nombramiento que confirmó el Centro.

Por haber sido baja en el servicio activo el socio D. José Montero Vázquez pidió retirar su capital, cuya liquidación importó 1.610'75 pesetas que le fué entregada.

Por la misma causa solicitó su capital el socio D. Nicolás Marzoa, al que se le hará la oportuna liquidación.

Se aprobó normalizar la vida reglamentaria de las Delegaciones por las ventajas que trae a los socios y pensionistas.

Por tener que ausentarse el Depositario D. Juan B. Méndez, se encargó interinamente el socio D. José Díaz-Robles.

En relevo del Vicecontador D. José Urgorry, que embarcó en el *Cataluña*, fué nombrado D. Juan López Dafonte.

A propuesta de un socio, el Centro acordó el nombramiento de socios honorarios a favor de los señores D. Gerardo Doval y don Luis Vizoso,

NECROLOGÍA

En San Fernando, donde úitimamente residía, ha fallecido don José Navarro y Castell, maquinista jefe retirado.

Era el finado, un hombre bueno, trabajador y sencillo, y por la afabilidad de su trato y su intachable buena fe, gozó en vida del cariño y la estimación general.

Este ilustrado y culto jefe que dedicó la mayor parte de su vida a la enseñanza profesional, honró muchas veces las columnas de este Boletín con trabajos profesionales divulgadores de cuanto nuevo y útil para la Corporación encontraba, en su constante afán de conocer los adelantos relacionados con nuestra profesión.

Donde quiera que prestó sus servicios, ha sabido merecer la

distinción de que fué objeto siempre por parte de sus jefes y el respeto y cariño de sus subordinados.

Descanse en paz nuestro querido amigo, y a su familia, y particularmente a su hijo, ofrendamos el testimonio de nuestro sentido pésame.

Traidora y rápida enfermedad arrebató la vida en esta ciudad, el 19 de Abril último, al maquinista oficial de 1.ª clase D. José Garófano, Jefe de máquinas del acorazado *Alfonso XIII*.

Este querido amigo nuestro gozaba entre todos sus compañeros y amigos de una franca y leal simpatía, patentizada en el acto del acompañamiento de su cadáver al cementerio.

Era uno de los prestigios del Cuerpo y uno de los más entusiastas defensores del progreso de este Círculo.

Prestó valiosos servicios en España y América, fué profesor de la Academia del Cuerpo, y en todos sus destinos fué objeto de merecida distinción por sus jefes y compañeros.

Descanse en paz nuestro inolvidable amigo y compañero y reciban su familia, y en particular su esposa, la expresión de nuestro más cordial y sentido pésame.

Sección Administrativa

Cuenta de ingresos y gastos ocurridos durante el primer trimestre del año actual.

INGRESOS	Capital a imponer. Pesetas.	Cts.	Fondo para gastos. Pesetas.	Cts.	Fondo de pensiones. Pesetas	Cts.	TOTAL Pesetas	Cts.
Por 126 cuotas de socios deducido el 15 por 100.	2.409	75	»	»	»	»	2.409	75
Importe de dicho 15 por 100	»	»	425	25	»	»	425	25
Indemnización de auxilio facilitado a varios socios	»	»	»	»	172	47	172	47
Por devolución de una parte de los auxilios facilitados a varios socios	192	65	»	»	»	»	192	65
Por indemnización del *Boletín* núm. 177	»	»	23	80	»	»	23	80
Por la renta del capital que posee la Sociedad, en títulos de la deuda interior, deducida la comisión	»	»	»	»	4.378	20	4.378	20
Por 43 folletos de la chumacera Milihell	»	»	43	00	»	»	43	00
Por papel para envolver	»	»	1	25	»	»	1	25
Por 10 Boletines vendidos	»	»	10	00	»	»	10	00
Por la pensión que se anotó a D.ª Josefa Lima en la nómina del cuarto trimestre de 1.922, y se comprobó que había fallecido	25	74	»	»	»	»	25	74
SUMAS	2.628	14	503	30	4.550	67	7.682	11
Existencias en 1.º de Enero de 1923	513	29	—1.924	86	4.361	71	2.950	14
TOTAL	3.141	43	—1.421	56	8.912	38	10.632	25
GASTOS								
Por 117 pensiones a viudas y huérfanos	»	»	»	»	4.101	86	4.101	86
Por auxilios facilitados a varios socios	1.350	00	»	»	»	»	1.350	00
Por consumo de energía eléctrica, durante los meses de Enero, Febrero y Marzo	»	»	19	41	»	»	19	41
Por impresión del Boletín número 177	»	»	178	70	»	»	178	70
Por alquiler trimestral de la casa Sociedad	»	»	165	00	»	»	165	00
Por sueldo trimestral a los empleados	»	»	240	00	»	»	240	00
En gastos de Secretaría y 300 reglamentos y fajas impresas	»	»	190	45	»	»	190	45
Por devolución del capital a un socio	1.802	00	»	»	»	»	1.802	00
En gasto de Contaduría e impresión de 1.000 recibos	»	»	12	60	»	»	12	60
En diversos gasto	»	»	4	50	»	»	4	50
Un trimestre al vigilante nocturno	»	»	3	00	»	»	3	00
Por recibo de cartas	»	»	4	50	»	»	4	50
Por dos pliegos de papel sellado, enviando al Sr. Gobernador relación de la Junta y balance de cuentas	»	»	4	00	»	»	4	00
Por devolución del capital a la viuda de un socio fallecido	248	60	»	»	»	»	248	60
Por compra de un título de la série B, por valor de 2.500 pesetas nominales	1.800	00	»	»	»	»	1.800	00
SUMAS	5.200	60	822	16	4.101	86	10.124	62
RESUMEN								
Suman los ingresos	3.141	43	—1.421	56	8.912	38	10.632	25
Idem los gastos	5.200	60	822	16	4.101	86	10.124	62
Queda para 1.º de Abril de 1923	—2.059	17	—2.243	72	4.810	52	507	63

El Presidente,
ANGEL LLOVERES

El Contador,
JUAN MANSO

Cuenta de ingresos y gastos ocurridos durante el segundo trimestre del año actual

	Capital a imponer		Fondo para gastos		Fondo de pensiones		TOTAL	
	Pesetas	Cts.	Pesetas	Cts.	Pesetas	Cts.	Pesetas	Cts.
INGRESOS								
Por 111 cuotas de socios, deducido el 15 por 100.	2.122	88	»	»	»	»	2.122	88
Importe de dicho 15 por 100.....	»	»	374	62	»	»	374	62
Por indemnización de auxilios facilitados a varios socios.....	»	»	»	»	201	15	201	15
Por devolución de una parte de los auxilios que hay facilitados.....	104	11	»	»	»	»	104	11
Por la renta del capital que posee la Sociedad, en títulos de la deuda interior, deducida la comisión.....	»	»	»	»	4.387	70	4.387	70
Por 32 folletos de la chumacera Mitchell	»	»	32	00	»	»	32	00
Por papel para envolver.....	»	»	1	00	»	»	1	00
Por transferencia de 50 Boletines para la compañía Trasatlántica	»	»	50	00	»	»	50	00
Por indemnización del Boletín número 177.....	»	»	13	60	»	»	13	60
Por demora en el pago de una cuota.....	»	»	0	35	»	»	0	35
Por reintegro de 10 pesetas abonadas de más a unas pensionistas, el anterior trimestre	10	00	»	»	»	»	10	00
Por reglamentos y credenciales a varios socios.	»	»	23	00	»	»	23	00
SUMAS.....	2.236	99	494	57	4.588	85	7.320	41
Existencia en 1.º de Abril de 1923.....	—2.059	17	—2.243	72	4.810	52	507	63
TOTAL.....	177	82	—1.749	15	9.399	37	7.828	40
GASTOS								
Por 116 pensiones a viudas y huérfanos de socios fallecidos.....	»	»	»	»	4.048	77	4.048	77
Por consumo de energía eléctrica durante los meses de Abril y Mayo últimos.....	»	»	7	70	»	»	7	70
Por alquiler trimestral de la casa Sociedad.....	»	»	165	00	»	»	165	00
Por sueldo trimestral a los empleados de la misma.....	»	»	240	00	»	»	240	00
Por devolución del capital a un socio.....	1.610	75	»	»	»	»	1.610	75
En gastos de Secretaría.....	»	»	17	40	»	»	17	40
En id. de Contaduría.....	»	»	4	50	»	»	4	50
En diversos gastos.....	»	»	2	30	»	»	2	30
Un trimestre al Vigilante nocturno.....	»	»	8	00	»	»	8	00
Por recibo de cartas.....	»	»	8	95	»	»	8	95
Por custodia de valores.	56	45	»	»	»	»	56	45
SUMAS.....	1.667	20	448	85	4.048	77	6.159	82
RESUMEN								
Suman los ingresos.....	177	82	—1.749	15	9.399	37	7.828	04
Id. los gastos	1.667	20	448	85	4.048	77	6.159	82
Queda para 1.º de Julio de 1923.....	—1.489	38	—2.198	00	5.350	60	1.668	22

Capital que posee el Círculo de Maquinistas en el día de la fecha

	Pesetas	Cts.
EN CAJA		
En efectivo.....	1.668	22
En títulos de la Deuda interior.....	8.000	00
Diferencia entre los auxilios facilitados y las cantidades devueltas.....	11.564	27
DEPOSITADAS		
En el Banco de España, sucursal de la Coruña, en títulos de la Deuda interior	547.000	00
En efectivo como c/c en dicho Banco.....	20	00

Ferrol, 30 de Junio de 1923.

El Presidente:
ANGEL LLOVERES

El Contador:
FRANCISCO M. PITA